

## Kündigung der Vision 2010 SBB P durch den VSLF

Am 10. Juni 2009 hat der VSLF gemäss Auftrag der Generalversammlung vom 28. März 2009 die Vision 2010 der SBB AG auf den 31. Dezember 2009 gekündigt. Seit Inkrafttreten der Vision 2010 am 20.9.2005 vermochte die Vereinbarung nie zu befriedigen und im Laufe der Zeit kamen immer komplexere Problemstellungen dazu. Im Begleitausschuss Vision 2010 konnten selten nachhaltige Lösungen gefunden werden und oft wurde einfach auf Zeit gespielt. Die stetige Zunahme von ungelösten Problemen lassen den Schluss zu, dass die SBB P-OP-ZF an Lösungen grundsätzlich nicht interessiert ist. Mit der Einführung von Regionallokkführern in Basel und mittlerweile in der ganzen Schweiz hat die SBB P-OP-ZF die Grundlage der Vereinbarung Vision 2010 gebrochen. Die Konsequenz kann nur die Kündigung der Vision 2010 durch den VSLF sein, da keinerlei Vertrauensbasis mehr vorhanden ist und wir nicht gewillt sind, unseren Teil der Abmachungen auf dieser Basis weiterhin zu erfüllen. Folgende Punkte der Vision 2010 sind bis heute nicht gelöst:

### **Schweizweite Rangliste**

Die Verteilung der 25% FS 11-15 erfolgte nicht nach schweizweiter Rangliste, wovon wir immer ausgegangen waren, sondern pro Depot. Dadurch wurden Lokführer in Depots mit vielen älteren Kollegen diskriminiert. Dieses System, das erst bei der Redaktion durch die SBB eingeflochten wurde, verunmöglichte die Abgeltung eines gerechten Erfahrungsanstiegs. Heute haben Lokführer mit wesentlich weniger Dienstjahren die FS 15, während erfahrenere Kollegen in der FS 14 verbleiben. Erst durch langjährige Intervention des VSLF wurde vor einem Jahr auf die schweizweite Rangliste umgestellt; leider viel zu spät, das Chaos war schon angerichtet.

### **FS 16 / Zulage für Auslandsfahrten**

Für die in der Vision 2010 vorgesehene Zuteilung der FS 16 konnten keine Lokführer mit zusätzlichen Aufgaben ermittelt werden. Eine Umwandlung in Zulagen für Lokführer mit einer Auslandslizenz stellte einen Kompromis dar, welchen beide Parteien anerkannten. Es wurde von beiden Seiten je ein Vorschlag präsentiert, die SBB setzte danach keinen von beiden um, sondern diktierte eine nicht nachvollziehbare ungerechte Billigversion. Verhandlungen fanden nicht statt und die Vision 2010 wurde abermals gebrochen.

### **Zuteilung der Depot nach Aufstiegspotential**

Die Depotstandorte wurden nach Anforderungen in drei Kategorien aufgeteilt. Diese Aufteilung erfolgte weder nach nachvollziehbaren Parametern noch stellte sie uns zufrieden. Eine Überprüfung der Depotzuteilung wurde immer herausgeschoben und somit ist die Zuteilung an diversen Standorten nicht begründbar und entspricht nicht dem Sinn der Aufteilung nach Anforderungen.

### **Lokführer Ausbildung**

Die SBB hat die Ausbildung zum Lokführer auf Standorte mit kleinem Rayon und wenig Fahrzeugen verschoben. Das Ziel: eine möglichst billige Ausbildung. Leider auf Kosten der Qualität. Wichtige Elemente des Systems wurden vernachlässigt, so brachte der Wechsel in ein grösseres Depot einen Lokführer in unsichere Situationen. Die mangelhafte Präsentation eines neuen Ausbildungskonzepts zeigt wiederum die Konzeptlosigkeit in dieser Abteilung. Eine modulare Ausbildung ohne festgelegten Zeitraum in dem die Module erlernt werden, sondern nach Gutdünken der SBB, widerspricht der Vision 2010. Es ist nur eine Ausbildung zum Lokführer Kat. D VTE mit dem vollumfänglichen Depotprofil ohne Spezialfahrzeuge (ICE, TGV, CIS) vorgesehen.

### **Aktuelle Ausbildung in Basel**

Die bereits beschlossene Ausbildung einer Klasse in Basel im Regionalverkehr, welche von der SBB angeordnet wurde, entspricht dem Lokführer Z 140, welcher explizit durch die Vision 2010 abgelöst wurde. Auch dies verletzt die Vision 2010.

### **Anzahl Stellen nach FS / Überzählige nicht im System berücksichtigt**

Da die Vision die Stellen je Funktionsstufe nach dem Bedarf an Lokführern verteilt, muss man annehmen, dass der Bedarf künstlich tief gehalten wird. Die Auswirkungen sehen wir jeden Tag mit viel zu wenigen Lokführern auch bei ausgeglichenem Bestand. Zudem werden Ziele in die Bedarfsrechnung 2009 aufgenommen z.B. die Abwesenheit bei Krankheit oder Unfall. Dieses Ziel ist um 2 Tage tiefer angesetzt als die effektive Abwesenheit von 2008. Auf das ganze Lokpersonal gerechnet sind dies alleine über 4000 Tage oder 20 Lokführer die dann reell fehlen. Aber die SBB kann so den Aufstieg für 5 Kollegen in die 15 FS verhindern. Ist der Bestand des Lokpersonals über dem Bedarf – z.B. Bedarfsrechnung 2007 –, ist nirgends geregelt, wie diese Überzähligen einzureihen sind. Gemäss 2010 haben sie gar keine Stelle. Ausserdem wurden diverse Mitarbeiter bei der Bedarfsrechnung vergessen, sie sind als Lokführer angestellt aber nicht in dieser Funktion vollumfänglich tätig; auch dies senkte den Bedarf und reell fehlen weitere Lokführer.

### **Laufbahnmodell**

Das Laufbahnmodell der Funktionsstufen 11–15 kann nur funktionieren, wenn neue Lokführer rekrutiert werden und in der FS 11 beginnen. Somit ist der Aufstieg für die bestehenden FS 11 Lokführer in die FS 12 usw. möglich. Durch die Einstellung von ausgebildeten Lokführern in eine höhere FS als die FS 11 wird dies verunmöglicht, sie fallen im System sogar zurück. Die Auslagerung von Arbeit anstelle von neuen Lokführern verzögert das System des Laufbahnmodells zusätzlich. All diese Faktoren bringen das Laufbahnmodell zum Erliegen, diskriminiert unsere jungen Kollegen und hat mit einer korrekten Entlohnung nichts mehr zu tun.

### **Lokführer in der FS 12**

Es sind bereits heute Lokführer in der FS 12 angestellt, obwohl dies nach Vision 2010 nicht möglich ist solange nicht 25% des Bestandes in der FS 11 sind. Werden bilaterale Beförderungen entgegen Vision 2010 gemacht?

### **BBT-Anerkennung**

In der Vision 2010 ist vereinbart, dass die SBB eine Anerkennung des Lokführerberufs beim Bundesamt für Berufsbildung und Technologie BBT anstreben. Bisher hat weder die SBB noch der VöV beim BBT ein Anerkennungsgesuch eingereicht.

### **Selbsteinteilung**

Nach über zwei Jahren war die SBB nicht im Stande, ein brauchbares Konzept einer Selbsteinteilung zu präsentieren. Ein allfälliger Versuch scheiterte an der Bedingung der SBB, nach dem Versuch das gewählte System schweizweit einzuführen.

Da eine Steigerung der Zufriedenheit des Lokpersonals nicht absehbar war und beim Lokpersonal eine grosse Ablehnung und Misstrauen gegenüber der Selbsteinteilung herrschte, lehnten wir die Einführung in der angedachten Form ab. Die budgetierten Kosten für die Selbsteinteilung wurden bis heute nicht zu Gunsten des Lokpersonals eingesetzt.

### **Wertschätzende Personalführung**

Der Führung des Lokpersonals ist nach Vision 2010 ein hoher Stellenwert einzuräumen. Die massiven Probleme mit der Personalbeurteilung wurden durch die von unserer Seite geforderte Umwandlung in ein Führungs- und Entwicklungsgespräch entschärft. Von einer ernstzunehmenden, wertschätzenden Personalführung ist leider bis heute nichts zu spüren.